Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7712**

16. Wahlperiode 10. 01. 2008

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dorothee Menzner, Dr. Gesine Lötzsch, Heidrun Bluhm, Lutz Heilmann und der Fraktion DIE LINKE.

Die geplante Y-Trasse und der wachsende Schienengüterverkehr von und zu den Nordseehäfen (Seehafen-Hinterlandverkehr)

Der zunehmende internationale Warenaustausch lässt den Güterumschlag der Nordseehäfen in den letzten Jahren kräftig anschwellen. Allein die zweistelligen Wachstumsraten im Containerverkehr lassen auf eine Verdopplung der zu transportierenden Gütermenge binnen weniger Jahre schließen. Dies hätte unmittelbar Auswirkungen auf den Verkehr im Hinterland der Seehäfen. Auch die Transportkapazität des Güterverkehrs auf der Schiene müsste alsbald verdoppelt werden.

Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des norddeutschen Schienennetzes setzen die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG auf den Bau der Y-Trasse. Diese Eisenbahnneubaustrecke soll – maßgeblich im Personenfernverkehr und erheblich schneller als heute – Hannover sowohl mit Hamburg als auch mit Bremen verbinden.

Die Y-Trasse ist bereits seit mehr als anderthalb Jahrzehnten in Planung. Kritiker des Projekts stellen unter anderem den Nutzen für den Güterverkehr in Frage. Sie bemängeln, die beiden kurzen Streckenäste würden für schnelle Reisezüge gebaut, für langsamere Güterzüge aber zu wenig Trassen bieten. Umwelt- und Verkehrsverbände fordern, auf diese Streckengabel und damit auf Raumordnungs-, Planungs- und Bauverfahren zu verzichten, die sich möglicherweise über Jahre hinziehen. Stattdessen empfehlen sie, mit Geldern des Bundes zügig den Ausbau der Knotenbahnhöfe im Eisenbahnnetz Niedersachsens und der dort schon vorhandenen Güterzugstrecken zu finanzieren – auch solcher, die nicht dem Bund gehören.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Für welche Höchstgeschwindigkeit ist die Y-Trasse nach dem derzeitigen Planungsstand vorgesehen, und welche Fahrplangeschwindigkeiten ergeben sich daraus für den Personen- und Güterverkehr auf den beiden Streckenästen Hamburg–Hannover und Bremen–Hannover?

2. Hat die Bundesregierung angesichts des zunehmenden Schienengüterverkehrs Änderungen bei der Planung der Y-Trasse als Hochgeschwindigkeitsstrecke des Personenverkehrs geprüft oder eingeleitet?

   Wenn ja, welche Ergebnisse gibt es hinsichtlich

   a) einer Änderung des Ausbaustandards der geplanten Y-Trasse,

   b) einer Entlastung von Knotenpunkten im Schienennetz, z. B. Bremen, Buchholz, Lehrte und Wunstorf oder

   c) des Ausbaus anderer Eisenbahnstrecken?

   Wenn nein, warum nicht?

3. Wie viel Güterzugtrassen sind nach der Fertigstellung der Y-Trasse bei Streckengeschwindigkeiten von 300, 230 oder 160 Kilometern pro Stunde jeweils täglich zu erwarten,

   a) auf der geplanten Y-Trasse zwischen Hamburg und Hannover,

   b) auf der geplanten Y-Trasse zwischen Bremen und Hannover und

   c) auf der bereits vorhandenen Strecke Hamburg–Lüneburg–Hannover, wenn ein Teil der Züge des Personenfernverkehrs von dieser Strecke auf die Y-Trasse verlegt sein würde?

4. Trifft es zu, dass die Baukosten für die Y-Trasse seit Ende der 1980er Jahre mit etwa 1,3 Mrd. Euro angesetzt sind?

   Wenn ja, wie erklärt die Bundesregierung, dass der Kostenansatz für den Bau der geplanten Y-Trasse nahezu unverändert geblieben sein soll – trotz Preissteigerung, erhöhter Technik- und Sicherheitsstandards und mehrfacher Anhebung der Mehrwertsteuer?

   Wenn nein,

   a) treffen Kostenangaben der Deutsche Bahn AG in Höhe von bis zu 4,5 Mrd. Euro zu und

   b) welches Kostenvolumen setzt die Bundesregierung derzeit für eine Realisierung der Y-Trasse an?

5. Wie bewertet die Bundesregierung den Einwand, die Y-Trasse sei erst nach dem Jahr 2020 betriebsbereit, der Güterverkehr im Hinterland der Seehäfen verdopple sich aber voraussichtlich bereits bis 2015?

6. Bezieht die Bundesregierung bei der Anbindung der Seehäfen Schienenstrecken in die Güterverkehrsplanung ein, die nicht dem Bund gehören, sondern zu den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) zählen?

   Wenn ja, welche nicht bundeseigenen Eisenbahnstrecken – jeweils bitte einzeln mit Zeit- und Kapazitätsangaben benennen – zieht der Bund im Ferngüterverkehr für die nächsten zehn Jahre in Betracht?

   Wenn nein, warum nicht?

7. Welche Prüfungen hat die Bundesregierung vornehmen lassen – gegebenenfalls durch wen – um die Kapazität des norddeutschen Eisenbahnnetzes zu erweitern, in dem Strecken im Land Niedersachsen, die nicht dem Bund gehören, schon bis 2015 ausgebaut sein könnten, so dass dort täglich rund 200 Trassen mehr für Güterzüge verfügbar wären?

8. Erwägt die Bundesregierung, bestimmte nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken im unmittelbaren Hinterland der Nordseehäfen stärker in die Lenkung der wachsenden Güterverkehrsströme einzubinden und hat sie zwecks Beseitigung der damit zu erwartenden Engpässe untersucht oder untersuchen lassen – gegebenenfalls durch wen – die Finanzierung von Instandhaltung, Erhalt, Aus- oder Neubau dieser Strecken ähnlich wie bei den Bundesschienenwegen zu handhaben, um bundesweit eine einheitliche Schieneninfrastruktur zu schaffen?

   Wenn ja,

   a) für welche dieser Eisenbahnstrecken in Norddeutschland (gegebenenfalls bitte Streckenendpunkte angeben) sieht die Bundesregierung die Vergabe von Bundesgeldern – gegebenenfalls bitte die Baukosten und den Kostenanteil des Bundes benennen – vor und

   b) gibt es weitere nicht bundeseigene Schienenstrecken (bitte einzeln benennen), die in der Finanzierung ähnlich wie Bundesschienenwege zu behandeln oder diesen gleichzustellen wären?

   Wenn nein, welche Gründe sind dafür maßgebend?

9. Wie bewertet die Bundesregierung Vorgaben der EU, dem transeuropäischen Güterverkehr auf den Schienenwegen Vorrang vor den Zügen des Personenverkehrs einzuräumen –

   a) welche Strecken des Bundesschienennetzes wären davon betroffen,

   b) trifft es zu, dass die Ostbahn Küstrin (Kostrzyn)–Berlin sowie die rechte Rheinstrecke zwischen Frankfurt/Main und Köln bereits in naher Zukunft (wenn ja, ab wann) ausschließlich von Zügen des Güterverkehrs genutzt werden sollen,

   c) welche Auswirkungen sieht die Bundesregierung bei einer Priorität des Güterverkehrs oder bei Einschränkungen des Personenverkehrs auf bestimmten Strecken

      – auf die Bestellhoheit der Bundesländer im Schienenpersonennahverkehr und

      – auf die Verteilung von Bundesgeldern, die auf Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG – Regionalisierungsgelder) auch ab 2015 gewährt werden müssen?

Berlin, den 7. Januar 2008

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333